



De Bijlmerramp kostte aan 43 mensen het leven. De Boeing 747-200 was onderweg van New York naar Tel Aviv en maakte een tussenlanding op Schiphol. FOTO WERRY CRONEE / ANP / HH

VLIEGTUIGRAMP

Blijft de ramp in de Bijlmer gehuld in mysteriën?

Sinds dinsdag is een deel van het geheime Bijlmerramparchieef openbaar gemaakt. De ene betrokkene is „benieuwd naar wat is gebeurd met de cockpitvoicerecorder”. Een andere verwacht niets van de vrijgegeven dossiers, audio- en video-opnames: „Ik heb geen enkele hoop dat iets nieuws aan het licht komt over de geheime lading van het vliegtuig.”

Camil Driessen
AMSTERDAM

Eigenlijk zouden ze tot 2068 of nóg later achter slot en grendel blijven in het Nationaal Archief. Maar na een Kamer motie van Pieter Omtzigt (NSC) en een daaropvolgend rapport van het Adviescollege Openbaarheid en Informatiehuishouding, zijn sinds dinsdag 27 van de 91 dossiers, audio- en video-opnames over de Bijlmerramp tóch openbaar gemaakt.

Bij de vlieg-ramp op 4 oktober 1992, waarbij een van Schiphol vertrokken Israëliisch vrachtvliegtuig neerstortte en twee flats in de Amsterdamse Bijlmer doorboorde, kwamen 43 mensen om het leven. Ook vielen 26 gewonden en ontwikkelden talloze omwonenden en hulpverleners mysterieuze gezondheidsklachten. Ondanks een onderzoek van de Raad voor de Luchtvaart en een parlementaire enquête wordt de Bijlmerramp nog steeds door mysteriën omgeven. Welke vragen leven bij de betrokkenen? En liggen de antwoorden daarop in het Nationaal Archief?

Rob van Gijzel (70)
voormalig Tweede Kamerlid

„Het grote raadsel is wat er aan boord heeft gezeten. Dat, in combinatie met het uitblijven van een verklaring voor de vluchtroute”, zegt Rob van Gijzel. Als Tweede Kamerlid voor de PvdA verwierf hij de bijnaam ‘Bijlmerboy’ omdat hij zich jarenlang sterk maakte voor onderzoek naar de ramp.

Zijn queeste leidde onder meer tot een parlementaire enquête, maar niettemin zit Van Gijzel ruim dertig jaar na het ongeluk nog altijd vol vragen. Hij wijst erop dat de El Al-vlucht „een heel rare route” vloog. „Er werd gekozen voor een noodlanding op de Buitenveldertbaan met rugwind, terwijl je het liefst tegen de wind in landt - zeker met zo'n zwaar toestel. Die keuze is gemaakt nadat de piloten contact met Israël hadden gehad. Dat gesprek moet op de cockpitvoicerecorder staan, maar die is nooit gevonden.” Opmerkelijk, vindt Van Gijzel: vindt men na een vlieg-ramp het toestel, dan vindt men vrijwel altijd ook de recorder.

„Waarom vlieg je in godsnaam over de stad met een toestel waar twee motoren af zijn gevallen?”, zegt Van Gijzel. Hij meent dat veel ‘*circumstantial evidence*’ de theorie onderschrijft dat de Boeing 747 iets aan boord had wat geheim moest blijven.

Maar wat? De oud-burgemeester van Eindhoven verwacht niet dat het antwoord in het Nationaal Archief ligt. „Als het bijvoorbeeld echt om nucleair materiaal gaat, is dat in strijd met het Non-proliferatieverdrag [dat beoogt verspreiding van kernwapens te voorkomen]. Dan staat het niet op de vrachtbrieven en zit het ook niet in het archief. Ik ben bang dat we die antwoorden nooit krijgen.”

Rinus de Haan (68)
slachtoffer

„Ik heb de Boeing op mij af zien komen en ben door de klap met het achterhoofd tegen de salontafel terechtgekomen. Daar heb ik een her-

senbeschadiging aan overgehouden waardoor mijn kortetermijngeheugen en gezichtsherkenning werden aangetast", vertelt Rinus de Haan, die in flatgebouw Klein Kruitberg woonde. Hij spreekt moeizaam. „Mijn gehoor is onherstelbaar beschadigd door de *blow* van het vliegtuig. Ik blijf cortisol aanmaken en geen melatonine, waardoor ik slaapmedicatie moet gebruiken. Waar ik blij mee ben, is dat ik dankzij EMDR-therapie [traumaverwerking] de beelden nu niet meer kan terughalen."

Toen hij bij de tiende herdenking van de vliegcrash een krans legde, nam hij zich voor het boek van de ramp te sluiten. Maar mede door zijn fysieke problemen wordt hij nog dagelijks met de ramp geconfronteerd. Afgelopen vier jaar komt hij zelfs niet meer buiten, als gevolg van die verwondingen.

Wat verwacht hij van de dossiers? „Ik ben benieuwd wat uit de dossiers komt. Ik wil bijvoorbeeld weten wat met de cockpitvoicerecorder is gebeurd." Ook vraagt De Haan zich af of meer bekend wordt over de mannen in witte pakken, die enkele getuigen bij het terrein van de ramp zouden hebben gezien. Hij heeft zo zijn twijfels. „Een gedeelte van de stukken wordt nog steeds geheimgehouden. Misschien staan daar wel de antwoorden op de prangende vragen in."

Vincent Dekker (73) auteur van *Going down, going down...*

Hooggespannen verwachtingen heeft hij niet, zegt Vincent Dekker. Sterker nog: „Ik heb geen enkele hoop dat de stukken nieuw licht op de geheime lading doen schijnen", vertelt de voormalige journalist van *Trouw* die de Bijlmerramp al sinds 1992 onderzoekt en twee jaar geleden het boek *Going down, going down... Dertig jaar na de Bijlmerramp* publiceerde, waarin de ramp wordt gereconstrueerd. Dekker heeft „heel sterk het idee" dat het vliegtuig een geheime lading vervoerde. „Daar heb ik aanwijzingen voor, zoals de geheimzinnigheid tijdens de eerste nacht, toen niemand mocht zien wat er werd geruimd. En verklaringen van het onderzoekspersoneel.

Maar in de dossiers, die Dekker deze woensdag bij het Nationaal Archief gaat bestuderen, zal daar niets over staan. „Die lading was zo geheim. In de stukken die we nu te zien krijgen, wordt echt niet vermeld dat er bijvoorbeeld onderdelen voor atoombommen in het vliegtuig zaten."

Wel hoopt Dekker puzzelstukjes aan te treffen over de giftige stoffen aan boord. Zo worden archiefstukken over bodemvervuiling vrijgegeven, waardoor misschien „iets meer" naar buiten komt over welke stoffen werden aangetroffen.

Ook is hij benieuwd of meer duidelijk wordt over de route die het vliegtuig heeft afgelegd.



Een slachtoffer wordt behandeld aan haar wonden. Ze was uit haar flat gesprongen. FOTO BERT VERHOEFF / HOLLANDESE HOOGTE

„Ik denk dat ik goede argumenten heb dat die anders is dan officieel is beweerd", zegt Dekker. Hij wijst erop dat meteen na het afbreken van de twee motoren volgens de radarkaart - die de dag na de ramp werd gepubliceerd - het toestel nog een minuut rechtdoor zou zijn gevlogen. Dit terwijl volgens de zwarte doos het toestel tien seconden rechtdoor vloog en toen een bocht maakte. „Dat kan niet allebei kloppen. Ik weet dat er foto's zijn gemaakt, misschien dat die in de vrijgekomen dossiers zitten."

Henk van de Belt (75) Comité Herdenking Vliegcrash Bijlmermeer

„Vanaf de eerste minuut ben ik actief met die ramp", vertelt Henk van de Belt. Met zijn videorecorder in de hand snelde hij naar buiten toen hij op 4 oktober 1992 een enorm lawaai hoorde. De opnamen haalden het achtuurjournaal en gingen de hele wereld over.

Een jaar na de ramp publiceerde hij met de Werkgroep Vliegverkeer Bijlmermeer een 'tegenonderzoek' naar de toedracht van de ramp en naar de veiligheid voor omwonenden. Hij

„
Stukken met betrekking op mensen die ziek zijn door een vliegcrash, mogen nooit geheim worden verklaard

Henk van de Belt voorzitter Comité Herdenking Vliegcrash Bijlmermeer

leerde door de ramp dat de luchtvaart zeer invloedrijk is. „*Blue privilege*, als variant op *white privilege*, noem ik het tegenwoordig", zegt hij, verwijzend naar de bedrijfskleur van KLM.

Van de Belt, tegenwoordig voorzitter van het Comité Herdenking Vliegcrash Bijlmermeer, is nog altijd kritisch over de macht van de luchtvaart. Zo verschaft het luchtvaartverdrag van Chicago - op grond waarvan verschillen stukken over de Bijlmerramp voor 75 jaar geheim blijven - geen enkel recht aan vliegveldomwonenden en grondsachtoffers van vliegcrashes. „Wij zijn blij dat er een begin van openbaarmaking is, maar begrijpen dat een deel van de dossiers nog steeds niet voor 2070 zal worden vrijgegeven", zegt hij. „Stukken die betrekking hebben op mensen die ziek zijn vanwege een vliegcrash, zouden nooit geheim verklaard mogen worden."

Dat brengt Van de Belt bij een van de grootste vragen over de ramp: wat vervoerde vrachtvliegtuig LY-1862? „Wat wordt er vrijgegeven over de lading? Is het mogelijk dat door die lading ziekmakende stoffen zijn vrijgekomen?" Van de Belt benadrukt dat al sinds 1992 onduidelijk is wat het El Al-vliegtuig vervoerde. „Maar of die onduidelijkheid nu gespeeld was of echt, weten we niet. En of er met informatie gesjoemeld is, weten we ook niet."